

# Honda NSX

Schluss von Seite 21

merhin 1350 kg ein ausgezeichneter Wert.

Im reinen Spurtvermögen dagegen kann der Honda nicht ganz mit den potentesten Vertretern unter den Supersportwagen oder Hochleistungslimousinen vom Schlage eines Opel Lotus Omega konkurrieren. Dazu reichen die 274 PS bzw. 284 Nm des Sechszylinders nicht aus. Die 6,1 Sekunden für den Spurt aus dem Stillstand auf 100 km/h (Werksangabe 5,9 s) liegen im Bereich eines Nissan 300 ZX, während etwa ein Porsche Carrera 2 mit 5,7 s noch etwas effizienter startet (vgl. Tabelle S. 23). Ab 160 km/h und für den «stehenden Kilometer» zieht der aerodynamisch geformte Honda NSX allerdings mit dem Zuffenhausener Coupé gleich, und punkto Spitze ist er mit 265 km/h (Werk: 270) sogar etwas schneller.

Pluspunkte holt sich der Japaner schliesslich in Sachen Benzinverbrauch. Trotz leistungsstärkerer Vierventiltechnik geht der Sechszylinder nämlich vergleichsweise haushälterisch mit dem Treibstoff um. Dies belegt nicht bloss unsere Verbrauchskurve bei konstanten Geschwindigkeiten im fünften Gang, sondern auch der durchschnittliche Testverbrauch von 11,8 l/100 km. Um auf Werte von über 14 Liter zu kommen, sind hohe Dauertempi auf Deutschlands Autobahnen oder ein sehr ungeeigneter Umgang mit dem Gaspedal erforderlich.

Die Abstufung des Getriebes harmonisiert ausgezeichnet mit dem Charakter des Dreiliters. Viel Spass macht auch die leichtgängige und präzise Schaltung, denn dank überaus kurzen Wegen lassen sich Gangwechsel fast aus dem Handgelenk und blitzschnell vollziehen. Auf trockenen Strassen kennt der serienmässig mit einer Differentialbremse ausgestattete NSX keine Traktionsprobleme.

Damit selbst bei prekären Adhäsionsverhältnissen allzu sorgloses Niedertreten des Gaspedals nicht mit einem Ausbrechen des Hecks quittiert wird und man somit das Coupé auch weniger versierten Fahrern überlassen darf, spendierte ihm Honda überdies eine Antriebs-schlupfregelung. In Anbetracht der geringeren Trägheitsmomente des Mittelmotorautos erfolgt der auf den Motor beschränkte Eingriff eher frühzeitig; selbstverständlich lässt sich aber das System bei sportlicher Gangart per Knopfdruck ausser Betrieb setzen.

### Aufwendige Technik

Antriebschlupfregelung oder variable Steuerzeiten sind beileibe nicht die einzigen High-Tech-Elemente, durch welche sich Hondas Prestigeträger auszeichnet. Die «AR» berichtete bereits mehrfach darüber, und in der Nummer 17 dieses Jahres

erschien eine Detailbeschreibung des Motors. Nachfolgend daher nur eine Zusammenfassung seiner technischen Spezialitäten.

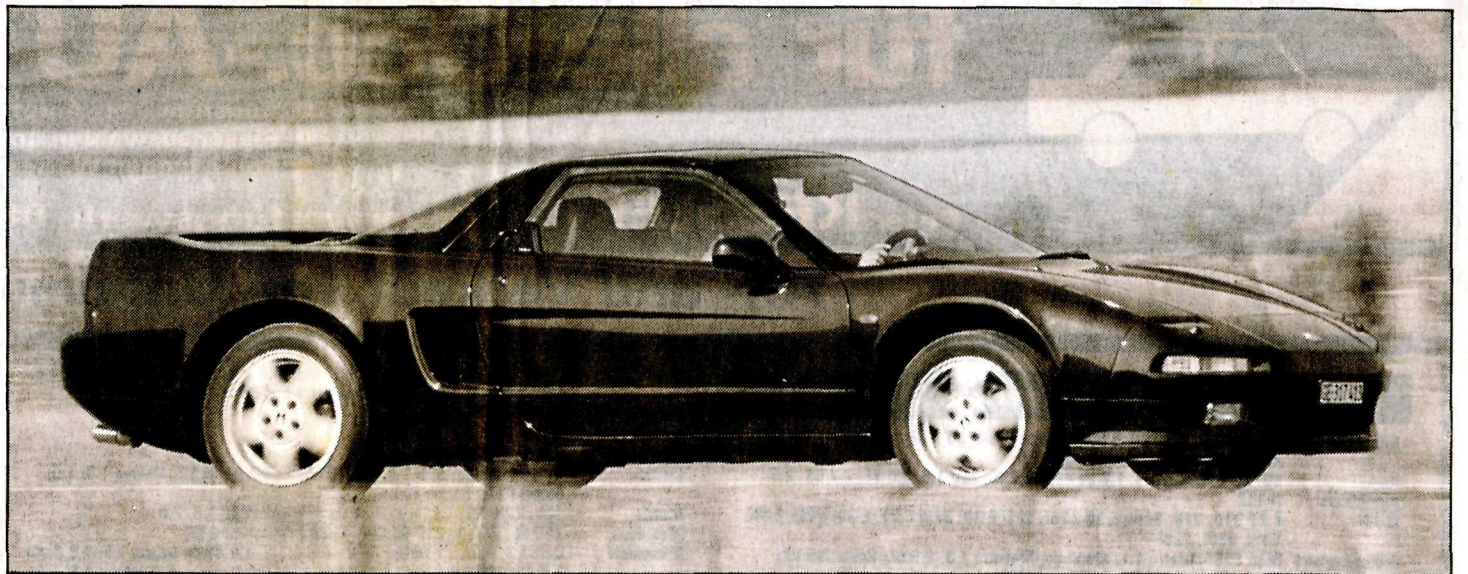
Der quer vor der Hinterachse installierte Dreiliter-V6 ist ein deutlicher Kurzhuber (90 x 78 mm), und in typischer Honda-Manier besitzt er einen Leichtmetallblock mit trockenen Gussbüchsen. Um den 90°-Spreizwinkel zu kompensieren, sind die Pleuelzapfen gegenüberliegender Zylinder um 30° versetzt, und wegen des hohen Drehzahlbereichs bestehen die Pleuel aus Titan. Auf eine Trockensumpfschmierung wurde dagegen verzichtet.

Neben dem elektronisch/hydraulischen VTEC-Mechanismus an den Schlepphebeln sämtlicher vier Nockenwellen sorgen sechs Klappen im Ansaugsystem für einen günstigen Drehmomentverlauf. Die haus-eigene Motorelektronik umfasst die sequentielle Benzineinspritzung sowie die Direktzündung mit ruhender Hochspannungsverteilung; ausserdem weist jede Zylinderreihe einen Klopf-sensor auf.

Die selbsttragende Struktur und sämtliche Karosserieteile mit Ausnahme der Kunststoffstossfänger bestehen aus Leichtmetallblech. Zwecks Reduktion des Gewichts und insbesondere der ungefederten Massen sind zudem auch die meisten Elemente der aufwendigen Doppelquerlenkeraufhängungen aus einer Aluminiumlegierung gegossen.

Ein elastischer Führungszapfen lässt an der Vorderachse die Verwendung spielfreier Gelenke und damit eine sehr präzise Geometrie ohne Verzicht auf einen gewissen Komfort zu, während Gummilager mit definierter Nachgiebigkeit an den Hinterrädern für Spurkorrekturen beim starken Gasgeben bzw. Bremsen sorgen. Ungewöhnlich ist ferner, dass beim NSX die Reifen nicht nur unterschiedlich breite Laufflächen, sondern auch differierende Innendurchmesser (vorn 15, hinten 16 Zoll) aufweisen.

Trotz intensiver Verwendung von Aluminium ist allerdings der NSX mit 1350 kg kein Federgewicht. Zum einen sind dafür die Sicherheitsvorkehrungen



Langes Heck — Im Vergleich zur kurzen Schnauze ist die Heckpartie des NSX recht ausladend geraten.

(«AR»-Fotos)

verantwortlich, erfüllt doch das Coupé auch die strengen amerikanischen Aufprallnormen, andererseits bedeutet auch die ausgesprochen reichhaltige Serienausstattung einen erheblichen Ballast. Honda hat sich nämlich entschlossen, angesichts der geringen Stückzahlen nur eine einzige Version für die verschiedenen Märkte anzubieten, wobei natürlich die Bedürfnisse der US-Kundschaft Priorität besessen.

### Komfortausstattung

Luxusattribute wie die Klimaautomatik, die sich übrigens auf vielfältige Weise einregulieren lässt, ein Tempokonstanthalter mit praktischen Bedientasten am Volants und die elektromotorische Sitzverstellung sind genauso im Kaufpreis von 110 000 Franken inbegriffen wie ein Airbag im Lenkrad, elektrische Fensterheber und Aussenspiegel, Zentralverriegelung sowie eine qualitativ hochwertige Musikanlage von Bose.

Lederpolster in Kombination mit Kunststoffverkleidungen, deren Struktur Leder täuschend ähnlich sieht, tragen ebenfalls zur gediegenen Note des Interieurs bei, und abgesehen von starken Windgeräuschen am rechten Fenster wies die Verarbeitung des Testwagens ein hohes Niveau auf. Dennoch vermag im Cockpit nicht die besondere Ambiente italienischer Supersportwagen aufzukommen, sondern bestimmte Ele-

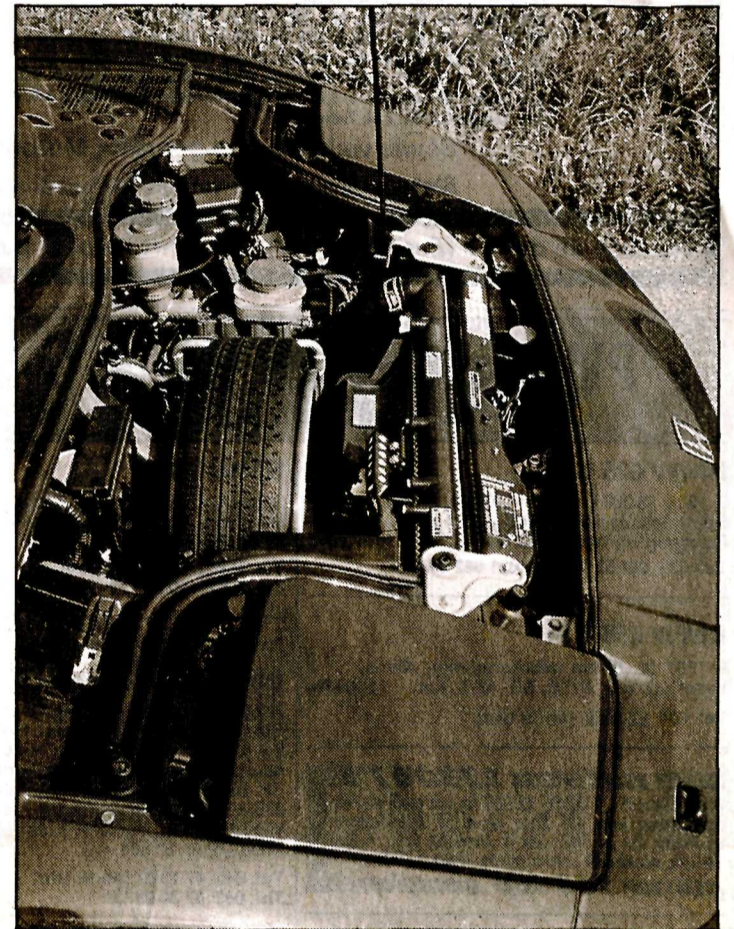
mente verraten sogleich die japanische Provenienz.

Dies wird allerdings mehr als kompensiert durch eine ausgezeichnete Sitzposition und für diese Kategorie überdurchschnittlich gute Sichtverhältnisse in allen Richtungen. Selbst ausgesprochen grosse Personen fühlen sich nicht eingeeignet, und die Position des Lenkrads lässt sich in zwei Ebenen variieren. Einzig Fahrer von kleiner Statur vermissen an den bequemen Fauteuils mit guter Seitenführung eine Höhenverstellung.

Die im kompakten Armaturenräger zusammengefassten Analoginstrumente liegen einwandfrei im Blickfeld, und alle wichtigen Bedienelemente sind griffgünstig plaziert. Ein Motorölthermometer fehlt allerdings, und die angebrachten Digitalanzeigen von Klimaanlage und Radio in der Mittelkonsole sind bei Sonneneinstrahlung von hinten schwer abzulesen. Einen weiteren Schönheitsfehler weist die Lichthupe auf, werden doch beim Betätigen die Hauptscheinwerfer ausgefahren, obschon der NSX über Nebellampen verfügt.

Eher knapp dotiert ist der reine Zweiflügel in Sachen Ablagemöglichkeiten. Neben dem Handschuhfach gibt es noch ein kleines Verlies auf dem Mittel-tunnel, und gewisse Gegenstände (etwa eine Jacke oder ein Täschchen) lassen sich zur Not auch hinter den Sitzen unterbringen. Kartentaschen in den Türen sucht man hingegen vergeblich. Bei Verwendung weicher Taschen dürfte der 155 dm<sup>3</sup> grosse Kofferraum im Heck für das Gepäck zweier Personen auf kürzeren Reisen ausreichen.

In formaler Hinsicht liessen sich die Designer zwar von den italienischen Vollblütern inspirieren, gleichzeitig tauchen aber amerikanische Stilelemente auf, und die stark verglaste, sich gegen oben relativ wenig verjüngende Dachpartie trägt japanische Züge. Schliesslich hatten zweifellos auch praktische Gesichtspunkte einen Einfluss auf das Styling. So wirkt die Heckpartie etwas lang, dafür verbessert sie die Aerodynamik, und



Nicht für Gepäck — Das Verlies unter der Fronthaube ist durch mechanische Elemente und das Notrad vollständig belegt.

zwischen Motor und hinterem Abschluss bleibt genügend Platz für einen Stauraum.

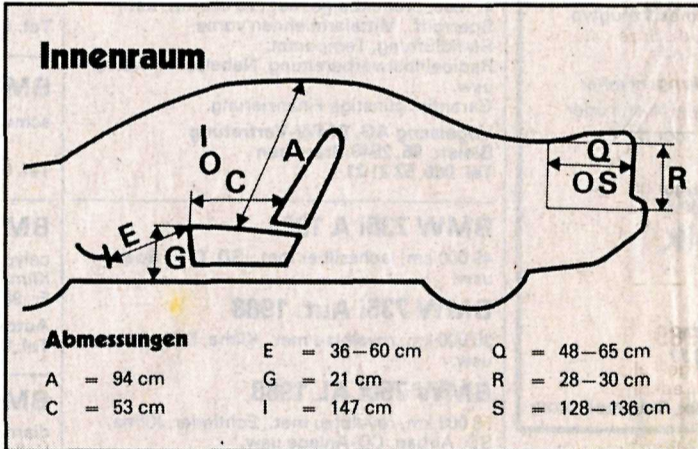
Im Strassenbild ist dem Honda NSX zwar erhöhte Aufmerksamkeit gewiss, und insbesondere in roter Lackierung halten ihn viele Laien für einen Ferrari. Während jedoch die italienischen Kreationen von Pininfarina oder Gandini eine gehörige Portion Aggressivität und Spontaneität ausstrahlen, wecken die eher weichen Züge des Japaners weniger Emotionen. Ob dies dem Honda in der heutigen Zeit zum Vor- oder Nachteil gereicht, muss jedem einzelnen überlassen bleiben.

\*

Der Honda NSX hat zweifellos das Zeug, um erfolgreich gegen die etablierte europäische

Konkurrenz antreten zu können. Zu überzeugen vermag insbesondere das für ein Mittelmotorauto überaus gutmütige Fahrverhalten. Aber auch Hondas VTEC-System macht bei einem derartigen Sportwagen wirklich Sinn: Dank variabler Steuerzeiten konnte man nämlich dem V6-Motor eine hohe spezifische Leistung entlocken, ohne dass Abstriche punkto Alltagstauglichkeit in Kauf genommen werden müssen, und trotz des grossen Drehzahlspektrums bleibt der Dreiliter erstaunlich sparsam. Für 110 000 Franken erhält man überdies ein Auto, das sich optisch mit einem Ferrari vergleichen lässt, in den Fahrleistungen einem Porsche Carrera nicht nachsteht und wegen des kleinen Schweizer Kontingents auf unseren Strassen eine Rarität bleiben wird.

«AR»-Test-Team



## Honda NSX im Vergleich

Fahrzeugtyp	Honda NSX	Nissan 300 ZX	Porsche Carrera 2
Zylinderzahl/Hubraum (cm <sup>3</sup> )	V6/2977	V6/2960	B6/3600
Leistung (PS bei U/min)	274/7300	283/6400	250/6100
Drehmoment (Nm bei U/min)	284/5400	375/3600	310/4800
Gewicht leer/max. zul. (kg)	1350/1520	1620/2020	1380/1690
Leistungsgewicht (kg/PS)	4,9	5,7	5,5
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	265	247 (limitiert)	257
0–60 km/h (s)	3,0	3,0	2,7
0–80 km/h (s)	4,4	4,5	4,1
0–100 km/h (s)	6,1	6,1	5,7
0–120 km/h (s)	8,1	8,8	7,9
0–160 km/h (s)	13,4	14,6	13,1
0–200 km/h (s)	21,8	24,1	21,9
40–100 km/h im IV. Gang (s)	10,6	9,9	11,3
60–120 km/h im V. Gang (s)	14,5	14,1	14,5
60–160 km/h im V. Gang (s)	24,3	22,5	25,1
stehender km (s)	25,4	26,2	25,2
Verbrauch im Mittel (l/100 km)	11,8	14,0	12,4
min. bis max. (l/100 km)	9,8–16,3	9,2–19,2	10,1–20
Preis ab (heute) (Fr.)	110 000.—	78 500.—	105 000.—
Test in «AR» (Nr.)	39/91	26/90	5/90



Alles inbegriffen — Die Passagiere werden im Cockpit des Honda NSX mit Bedienungserleichterungen und Luxusattributen verwöhnt. Überdies geniessen auch grossgewachsene Personen genügend Bewegungsfreiheit.